Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1101**
15. Wahlperiode 03. 06. 2003

Antrag

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Karl-Josef Laumann, Dagmar Wöhrl, Veronika Bellmann, Gitta Connemann, Alexander Dobrindt, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Dr. Michael Fuchs, Dr. Reinhard Göhner, Ernst Hinsken, Robert Hochbaum, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Wolfgang Meckelburg, Laurenz Meyer (Hamm), Dr. Joachim Pfeiffer, Hans-Peter Repnik, Dr. Heinz Riesenhuber, Franz Romer, Hartmut Schauerte, Johannes Singhammer, Max Straubinger, Dirk Fischer (Hamburg), Klaus Brähmig, Dietrich Austermann, Otto Bernhardt, Peter H. Carstensen (Nordstrand), Anke Eymer (Lübeck), Dr. Ole Schröder, Gero Storjohann, Angelika Volquartz und der Fraktion der CDU/CSU

Deutschen Schiffbau aus der Schlechtwetterlage in sicheres Fahrwasser leiten

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der Weltschiffbaumarkt ist laut EU-Kommission durch die anhaltende Dumpingpreispolitik Südkoreas in ein unvertretbares Ungleichgewicht geraten. In 45 Einzelfällen weist der aktuelle EU-Bericht vom 6. Mai 2003 Dumpingpreise nach. Koreas Werften handeln nach dem Prinzip, Neubauaufträge um jeden Preis zu sichern, auch wenn man damit bis zu 40 % unter den Herstellungskosten liegt. Diese Strategie der koreanischen Großwerften hat mit dazu geführt, dass der europäische Schiffbau in nur einem Jahr die Hälfte seines Marktanteils verloren hat: 2000 waren es noch 19 %, 2001 13 % und im letzten Jahr nur noch 7 %, so der EU-Bericht.

2. In der deutschen Schiffbauindustrie setzt sich der dramatische Arbeitsplatzabbau fort. Bereits seit 2002 sind frei werdende Arbeitsplätze nicht wieder besetzt worden, wodurch die Mitarbeiterzahl von 2001 auf 2002 um 9,6 % abnahm. Allein in diesem Jahr werden bei HDW (Howaldtswerke-Deutsche-Werft AG) in Kiel 750 und bei der Meyer-Werft in Papenburg 800 Arbeitsplätze abgebaut. Auch in Mecklenburg-Vorpommern bauen Aker MTW und Aker Warnow 553 Werftarbeitsplätze ab.

3. Während im Jahr 2001 das Wegbrechen des Auftragseingangs auf ein Sechstel des jährlichen Produktionsvolumens noch durch die Auftragseingänge im Jahr 2000 ausgeglichen werden konnte, setzte sich der Negativtrend im Jahr 2002 beim Auftragsbestand verstärkt fort. Ein Zuwachs im Jahr 2003 ist nicht absehbar; im Gegenteil: Der rückläufige Auftragseingang hält an und liegt bei den EU-Werften 71 % (Quelle: Lloyd's Register of Shipping Study) unter dem Niveau des Jahres 2000.

4. Die hochmodern und effektiv arbeitende deutsche Schiffbauindustrie hatte sich durch die Aufstockung der auftragsbezogenen Schiffbauhilfen in Höhe von 72 Mio. Euro im Bundeshaushalt (1/3 Bund, 2/3 Länder) stabilisieren können. Nach dem Auslaufen des alten Werftenhilfeprogramms gab es praktisch keine Neuaufträge mehr. Der Auftragsbestand betrug ein Jahr später,

Ende 2002, nur noch die Hälfte. Dieser wird in einem Jahr abgearbeitet sein. Spätestens Ende März 2004 wird es nach Aussage der Bundesregierung keine neuen auftragsbezogenen Schiffbauhilfen mehr geben. Die koreanische Dumpingpreispolitik jedoch bleibt.

5. Auch der letzte Bericht der EU-Kommission zur Lage des Weltmarktes im Schiffbausektor weist aus, dass die neue Niedrigpreisoffensive Koreas auch im Spezialschiffbau mit einem Preisniveau bei Containerschiffen, Chemie- und Produktentankern von ca. 20 % unterhalb der Herstellungskosten unvermindert anhält. Davon sind besonders die Containerschiffswerften in Mecklenburg-Vorpommern bedroht. Die Nachfrage auf dem Weltmarkt ist zwar gegeben, aber es ist unmöglich mit den von der EU genehmigten Abwehrbeihilfen in Höhe von 6 % das zusätzliche Dumping südkoreanischer Werften auf Dauer zu bestehen. Ziel müssen faire Wettbewerbsbedingungen für die Schiffbauer weltweit sein.

6. Das von der EU im Herbst 2002 eingeleitete „Streitbeilegungsverfahren wegen der Gewährung von unerlaubten Subventionen durch die Republik Korea“ bei der Welthandelsorganisation (WTO) wird vom Deutschen Bundestag ausdrücklich begrüßt, wobei festzustellen ist, dass es fünf Jahre zu spät eingeleitet wurde und ohne notwendige Sanktionsandrohungen begleitet wird.

7. Im Marktsegment der Roll-on-Roll-off-Fähren, der Passagierfähren und Kreuzfahrtschiffe hat der 11. September 2001 mit seinen Terrorangriffen auf das World Trade Center in New York einen jähen Nachfrageknick ausgelöst, der die gesamte Touristikbranche erfasst hat. Die Entwicklungen in Afghanistan und im Irak schwächen die Nachfrage. Die mittelfristige Entwicklung ist dagegen als robust einzuschätzen. Hier muss das derzeitige Tief auch mit Unterstützung der Politik überwunden werden, weil in diesem Bereich des Spezialschiffbaus deutsche Werften immer noch weltweit an der Spitze stehen.

8. Die bisher durchgeführten nationalen maritimen Konferenzen, die ganz wesentlich dem Schiffbau dienen sollten, haben weder zu einer Initialzündung für diese Flaggschiffbranche der Küste geführt, noch zu deren Stabilisierung beigetragen. Im Gegenteil: Die Anzahl der Aufträge geht dramatisch zurück, ebenso der deutsche Schiffbauanteil im internationalen Wettbewerb sowie die Anzahl der Beschäftigten auf den Deutschen Werften.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

I. unter der Zielsetzung der Sicherung von Tausenden von Arbeitsplätzen in einer Spitzentechnologiebranche

   – auf internationaler europäischer und nationaler Ebene kurz- und mittelfristig durch konkrete Maßnahmen und Initiativen dafür zu sorgen, dass die deutsche Werftenindustrie mit ihren ca. 25 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sowie deren Zulieferindustrie mit ihren ca. 70 000 Beschäftigten kurz- wie mittelfristig endlich aus der anhaltenden Wettbewerbsverzerrung befreit wird und eine hoffnungsvolle Zukunft erhält;

   – durch Initiativen auf OECD-Ebene wie im Rahmen der G7/G8-Staaten-Treffen auf den Abschluss eines Welthandelsabkommens im Schiffbau zu drängen, um zu einem weltweiten Subventionsabbau zu kommen;

   – durch europäische Initiativen, die reduzierte Werftenförderung nur solange weiterzuführen, wie eine Dumpingpreispolitik im Schiffbau u. a. durch Südkorea nachgewiesen wird;

– die nationale und europäische Werftenförderung zu beenden, sobald auf den Weltmärkten faire Wettbewerbschancen für alle Marktteilnehmer bestehen;

– durch Begleitmaßnahmen, z. B. in Forschung, Entwicklung und Innovation die technologische Führung der deutschen Schiffbauindustrie zu festigen und auszubauen;

– eine wirksame nationale Schiffbaukonferenz einzuberufen und bei der Förderung eine faire Bund/Länder-Aufteilung vorzusehen;

II. die OECD-Exportkreditvereinbarung des CIRR-Systems (Commercial Interest Reference Rate) für die Schiffsfinanzierung praktikabel zu gestalten, das Bürgschaftssystem für Bauzeit- und Endfinanzierungskredite im Schiffbau auch rechtlich zu stabilisieren und mit Forschungsmitteln für die deutsche Schiffbauindustrie zu wirken, wie es in den anderen europäischen Schiffbau-Staaten praktiziert wird;

III. bei den vorgesehenen neuen EU-Regelungen für den Schiffbau mit Nachdruck die nationalen Schiffbauinteressen zu vertreten und dem Deutschen Bundestag regelmäßig über den Stand dieser Verhandlungen zu unterrichten;

IV. aktiv die notwendigen Strukturverbesserungen in der deutschen Schiffbauindustrie zu begleiten, die jedoch in erster Linie von den Unternehmen vorzunehmen sind;

V. darauf hinzuwirken, dass die Werften sich über ihre bisherige Ausbildungsbereitschaft hinaus im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung an einer zusätzlichen Ausbildungsoffensive beteiligen;

VI. noch im Jahr 2003 einen Bericht vorzulegen, mit welchen Maßnahmen die Bundesregierung dazu beiträgt, dass es weltweit zu einem Subventionsabbau in dieser Branche kommt.

Berlin, den 3. Juni 2003

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Karl-Josef Laumann
Dagmar Wöhrl
Veronika Bellmann
Gitta Connemann
Alexander Dobrindt
Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof)
Dr. Michael Fuchs
Dr. Reinhard Göhner
Ernst Hinsken
Robert Hochbaum
Dr. Martina Krogmann
Dr. Hermann Kues
Wolfgang Meckelburg
Laurenz Meyer (Hamm)
Dr. Joachim Pfeiffer
Hans-Peter Repnik
Dr. Heinz Riesenhuber
Franz Romer
Hartmut Schauerte
Johannes Singhammer
Max Straubinger
Dirk Fischer (Hamburg)
Klaus Brähmig
Dietrich Austermann
Otto Bernhardt
Peter H. Carstensen (Nordstrand)
Anke Eymer (Lübeck)
Dr. Ole Schröder
Gero Storjohann
Angelika Volquartz
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333